

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Perkembangan industri di era globalisasi menjadi sangat pesat seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Industrialisasi masyarakat Indonesia semakin berkembang dengan berdirinya beragam perusahaan dan tempat kerja. Hal ini menyebabkan semakin ketatnya persaingan antar perusahaan untuk memperebutkan pasar di tingkat regional, nasional, dan internasional. Dalam kondisi seperti ini, peran SDM menjadi sangat vital untuk membantu mencapai tujuan perusahaan pada bidang yang dibutuhkan. Dalam industri logistik, perpindahan barang dari tempat asal ke tempat yang dituju merupakan salah satu kegiatan yang penting, hal ini tidak terlepas dari kegiatan bongkar muat untuk memenuhi siklus kegiatan logistik yang dijalankan suatu perusahaan. Sebagai pelaksana operasional kegiatan bongkar muat, sumber daya manusia perusahaan diperlukan untuk mencapai target perusahaan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tahun 2014 tentang Tata Cara Pemuatan, Penyusunan, Pengangkutan, dan Pembongkaran Barang dengan Kereta Api, prosedur pengangkutan barang menggunakan kereta api terdiri atas pemuatan, penyusunan, pengangkutan, dan pembongkaran barang. Bongkar muat merupakan kegiatan penting dalam proses logistik dan pengangkutan kargo, serta berperan penting dalam menjamin kelancaran pengiriman barang dari suatu tempat ke tempat lain. Kegiatan ini melibatkan pengangkutan, pemindahan dan penjajaran muatan dari kendaraan pengangkut seperti truk atau kereta api.

Bongkar muat di stasiun kereta api, khususnya untuk layanan kereta api *Retail*, merupakan tahap penting dalam rantai logistik yang memastikan kelancaran distribusi barang. Kereta api *Retail*, yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia digunakan untuk mengangkut berbagai jenis barang, termasuk paket, dokumen, dan barang komersial lainnya yang menggunakan sarana kereta bagasi dengan ketentuan angkutan sebesar 20 ton perhari. Terdapat dua jenis angkutan *Retail* yang disediakan oleh PT Kereta Api Indonesia, yang pertama angkutan barang Hantaran Pokok (BHP) merupakan angkutan dengan kapasitas 20 ton yang dapat dirangkaikan ke kereta api penumpang dan dapat melakukan bongkar muat di stasiun pemberhentian penumpang. Kedua, Kereta Api Parcel yang merupakan satu rangkaian yang terdiri dari kereta bagasi dengan kapasitas sampai dengan 360 ton. (KAI, 2025).

PT Kereta Api Indonesia, menjadi salah satu perusahaan transportasi terbesar di Indonesia, memiliki unit angkutan barang yang bertanggung jawab atas distribusi logistik nasional. Dalam pelaksanaannya, PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang menggunakan rangkaian kereta api Parcel Utara yang berjalan dari Jakarta-Surabaya maupun sebaliknya.

Bongkar muat kereta api Parcel Utara yang dilakukan dengan *material handling equipment* yang kurang tepat dapat mengakibatkan kerusakan barang yang akan dikirim. Kerusakan ini merujuk pada kerusakan fisik atau fungsional pada barang yang disebabkan oleh penggunaan alat bantu angkut yang kurang tepat, kesalahan karyawan ekspediter yang kurang memperhatikan keamanan barang, serta kelalaian ketika proses memindahkan barang seperti penumpukan barang

tidak sesuai dengan urutan berat atau ukuran selama proses pemindahan muatan dari atau ke kereta.

Proses bongkar muat tidak terlepas dari penggunaan *Material Handling Equipment*, khususnya gerobak sebagai alat bantu utama. Namun, berdasarkan hasil observasi dan temuan lapangan, pemanfaatan gerobak dalam proses tersebut belum berjalan secara baik. Salah satu permasalahan yang ditemui adalah penggunaan gerobak yang tidak sesuai dengan kapasitas muat yang telah ditentukan, hal ini menyebabkan ketidakseimbangan beban dan meningkatkan risiko kerusakan barang selama proses pemindahan. Selain itu, sebagian besar operator bongkar muat tidak memiliki pengetahuan dan keterampilan teknis yang memadai dalam mengoperasikan gerobak secara baik. Hal ini diperparah dengan kondisi fisik gerobak yang kurang layak pakai, seperti roda yang aus atau struktur yang tidak stabil. Faktor-faktor tersebut menghambat kelancaran proses bongkar muat dan berimplikasi terhadap tidak tercapainya target kinerja operasional yang telah ditetapkan perusahaan.

Kegiatan bongkar muat kereta api Parcel Utara dilakukan dua kali dalam sehari dengan total kegiatan bongkar muat dalam satu bulan mencapai 52 kali. Pada bulan Juli 2025 hingga November 2025 tercatat 260 kali kegiatan bongkar muat, dengan data yang diambil dalam 260 kegiatan bongkar muat, dapat diakumulasikan yang terhitung 1.270 jumlah barang gagal turun dengan total jumlah barang 210.600 *cl*. Sedangkan jumlah barang gagal naik sejumlah 2.183 *cl* barang, dengan total jumlah barang 70.764 *cl*. Dari data tersebut dapat dibuat menjadi tabel:

Tabel 1.1 Data barang turun dan naik Juli-November 2025

Bulan	Jumlah Barang Gagal (<i>cl</i>)	Jumlah Total Barang (<i>cl</i>)
Juli	591	58.716
Agustus	2.012	57.352
September	377	51.832
Oktober	171	59.525
November	302	53.939
Total	3.453	281.364

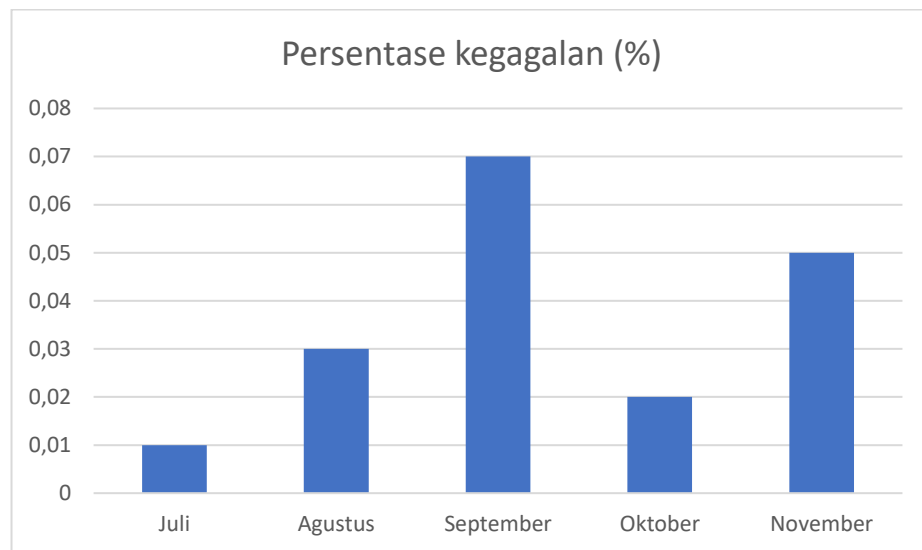
Sumber: Data diolah peneliti, 2025

Dari tabel 1.1 jumlah barang yang gagal turun dan naik, serta jumlah total barang turun dan naik, dapat dibuat menjadi grafik setiap bulan dimulai dari bulan Juli 2025 hingga November 2025 dengan menghitung persentase kegagalan dengan rumus

$$\text{Persentase barang gagal turun: } \frac{\text{Jumlah Barang Gagal Turun}}{\text{Jumlah Total Barang}} \times 100\%$$

$$\text{Persentase barang gagal naik: } \frac{\text{Jumlah Barang Gagal Naik}}{\text{Jumlah Total Bongkar}} \times 100\%$$

Sehingga dapat dibuat menjadi grafik:



Gambar 1.1 Grafik kegagalan dari bulan Juli 2025-November 2025

Sumber: Data diolah peneliti, 2025

PT Kereta Api Indonesia menetapkan target keberhasilan barang turun dan naik adalah sebesar 100%, berdasarkan hasil data yang diolah meskipun nilai tersebut tergolong tinggi, namun belum bisa mencapai target keberhasilan yang ditetapkan yakni 100%, maka kegiatan bongkar muat tidak memenuhi target keberhasilan.

Selain barang gagal naik atau turun, terjadi kerusakan barang yang terjadi pada saat proses bongkar muat. *Material handling equipment* yang tersedia untuk bongkar muat yaitu *hand cart* atau gerobak dan *overcapping*. PT KALOG merupakan perusahaan dengan jumlah gerobak paling banyak dibanding ekspeditur lain dengan jumlah gerobak 8 alat, namun gerobak yang layak pakai sejumlah 4-5 gerobak. Dengan sekali angkut dengan rata-rata jumlah barang mencapai 40cl dan berat rata-rata 400kg, karyawan ekspeditur harus mengangkut barang naik dan membongkar barang turun dalam waktu yang sama dengan durasi waktu 30 menit dari kereta tiba. Karyawan ekspeditur seringkali menyusun barang dengan tidak

memperhatikan ukuran dan berat barang, sehingga barang yang ditumpuk di gerobak dengan acak sehingga terjadi kerusakan pada barang. Barang yang diangkut seperti barang hantaran pokok yang dikemas menggunakan kardus, kertas, plastik *bubble wrap*, dan styrofoam banyak mengalami kerusakan seperti sobek, terbentur, serta tergores. Hal ini mengurangi keamanan barang ketika proses pengiriman dari ekspediter hingga ke konsumen.



Gambar 1. 2 Kerusakan Barang

Sumber: Dokumen peneliti, 2024

Berdasarkan hasil observasi dan interview awal, permasalahan tersebut diakibatkan oleh karyawan ekspediter tidak menggunakan dan memperhatikan *material handling equipment* seperti penggunaan *hand cart* atau gerobak pengangkut barang dengan mengangkut secara *overload*, karyawan juga menumpuk barang tidak sesuai berat dan ukuran, serta tidak adanya *overcapping* pada stasiun saat kereta berhenti. *Overcapping* merupakan atap penutup diatas peron yang berfungsi untuk melindungi penumpang dan barang supaya tidak terkena air ketika hujan. *Overcapping* sangat penting ketika bongkar muat pada saat

hujan agar barang yang akan naik dan turun tidak basah karena air hujan. *Overcapping* yang ada di stasiun Semarang Tawang hanya tersedia penuh di peron jalur 1, sedangkan kereta api Parcel Utara lebih banyak berhenti dan melakukan bongkar muat di jalur 2 yang tidak semua bagian peron tertutup dengan *overcapping*. Hal tersebut bisa dikatakan *material handling equipment* yang kurang dan tidak layak mempengaruhi kinerja bongkar muat.

Berdasarkan pengamatan tersebut, hal ini dapat mempengaruhi kinerja operasional Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang. Beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan dalam analisis *Material Handling Equipment* meliputi kesesuaian peralatan dengan beban kerja, kondisi teknis peralatan, keamanan, serta dampaknya terhadap efisiensi waktu dan tenaga kerja. Selain itu, peningkatan kinerja karyawan ekspediter juga berkaitan dengan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan peralatan tersebut. Dengan demikian, evaluasi terhadap *Material Handling Equipment* tidak hanya melihat dari aspek teknis, tetapi juga dari dampaknya terhadap kinerja manusia sebagai pengguna

1.2. Rumusan Masalah

Dalam konteks layanan kereta api Parcel Utara, proses bongkar muat tidak terlepas dari penggunaan alat bantu seperti *Material Handling Equipment* (MHE), khususnya gerobak sebagai sarana utama dalam pemindahan barang. Namun berdasarkan hasil observasi awal, ditemukan berbagai permasalahan yang berkaitan

dengan penggunaan MHE. Berdasarkan penjelasan latar belakang tersebut, didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penggunaan *material handling equipment* dapat meningkatkan kinerja karyawan ekspeditur dalam proses bongkar muat di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang?
2. Apa saja kendala dalam penggunaan *material handling equipment* oleh karyawan ekspeditur di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk menjelaskan penggunaan *material handling equipment* yang digunakan oleh karyawan ekspeditur serta pengaruhnya terhadap kinerja bongkar muat di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang.
2. Untuk mengetahui kendala apa saja yang menjadi penghambat dalam penggunaan *material handling equipment* pada karyawan ekspeditur di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang.

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat bermanfaat bagi peneliti dengan mengetahui analisis *material handling equipment* terhadap kinerja kegiatan bongkar muat kereta api Parcel Utara di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang. Peneliti juga dapat

menerapkan ilmu yang telah didapat selama menempuh studi di Program Studi Manajemen dan Administrasi Logistik

1.4.2 Bagi Program Studi

Memberikan kontribusi bagi Program Studi D-IV Manajemen dan Administrasi Logistik dalam peningkatan mutu perkuliahan. Serta menjadi referensi pada penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan bidang serupa.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Menjadi bahan pertimbangan dalam memperhatikan kelayakan *material handling equipment* di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang. Memberikan tambahan informasi terkait dengan kondisi aktual kelayakan *material handling equipment* di Unit Angkutan Barang PT Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan lebih baik.